

韓国における物流構造の現状について —日韓の比較を中心として—

洪 京和

物流構造は、国によって大きな差異がある。国際物流が進展するにしたがって、関連する各種法律の整備が進み、標準化に向けての、様々な議論がなされる。さらに、特に外資系企業が進出することによって、提供される物流サービス内容も、同一レベル化が進展する。しかしながら、その一方で、国内物流の構造については、依然として国によって大きな差異がある。各国の国土構造、物流インフラの整備状況、さらに流通あるいは商慣行、そして物流業界の発展経緯など、様々な要因によって、差異が生じることとなっている。

本論文は、韓国の物流構造を取り上げることとする。韓国の物流構造については、諸外国の中でも、比較的日本に近いという指摘がある一方で、差異が大きいのも実態である。例えば、物流業界の発展経緯には、日本と大きな差異があり、韓国では個人経営の物流事業者が非常に多いなどの特色がある。また、物流施策においても、最近の燃料高騰に対して、政府が補助金政策を実施しているほか、供給過剰な貨物車車両数に対して、減車に対する補助金政策の検討を始めるなど、日本から見ても、注目すべきものも多い。このようななか、本論文では、韓国の物流構造を、貨物輸送量、物流コスト、道路貨物運送業の業界構造から概括すると同時に、日本と比較することによって、どのような差異があるのかについて検討するものである。

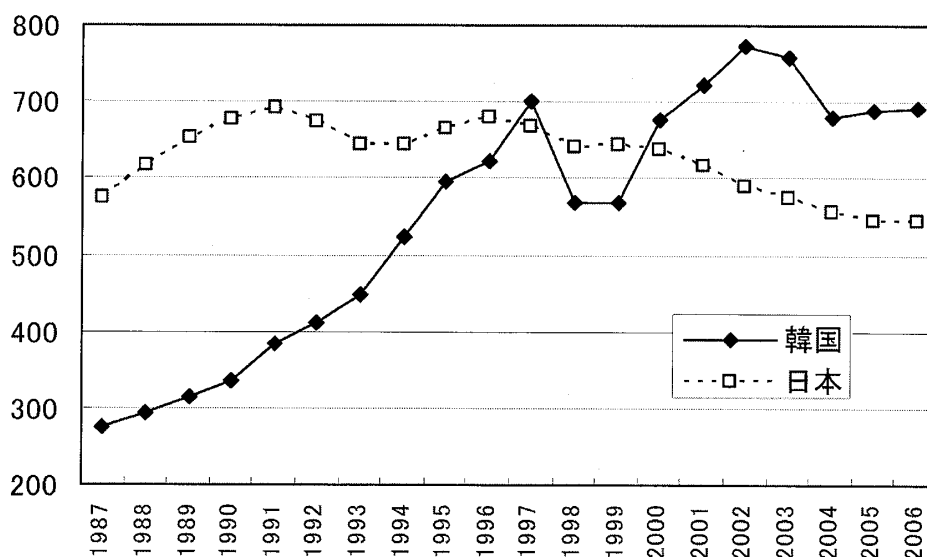
1. 韓国の貨物輸送量の推移と日本との比較

①国内貨物輸送量—トンベース

韓国におけるトンベースの国内貨物輸送量を、建設交通部の資料でみると、2006年現在で6億9千万トンとなっており、2000年と比較すると2.1%増加している。しかしこの間に、韓国の物流構造に大きな変革が発生したことが予想される。すなわち、2002年の7億7千万トンをピークに減少、停滞傾向に転換したのである。韓国の貨物輸送量の

推移を示したのが図－１である。韓国経済は、1997年のアジア通貨危機の際に、GDPはマイナスとなり、大きな打撃を受けるが、それ以外の時期は、GDPの成長率も平均5%で推移してきた。それに呼応する形で、貨物輸送量も1990年代は対前年比10%弱で伸びてきた経緯がある。しかしながら、2002年までの動きと、それ以降では大きな差異がある。経済は伸びているものの、貨物輸送量は伸びないという現象である。この背景としては、韓国の産業構造の変化が大きな要因となっていることが予想される。韓国経済の大きなけん引役となる産業がIT等になり、産業のソフト化が顕著となってきている。この動向は、日本が1990年代以降に経験したのと同じといえる。図－１のように、両国の伸び率には大きな差異が生じていることが分かる。

韓国のトンベースの国内貨物輸送量については、建設交通部の資料が一般的に利用される。しかしながらこれは、営業用貨物車による輸送量のみを対象とし、自家用貨物車は含まれていない。交通研究院は、2001年以降、自家用貨物車も含めた輸送量を発表している。韓国は日本と比べて、自家用貨物車の割合が高く、自動車貨物輸送量の60%強となっている。自家用貨物車も含めた国内貨物輸送量は、2001年が15億3千万トン、2002年が15億8千万トン、2003年が16億6千万トン、2004年が16億7千万トン、2005年が16億1千万トンと推移している。2003年以降、ほぼ横ばいで推移している傾向は同じとなっている。また、トンベースの貨物輸送量からみると、韓国は日本の約3分の1となる。



(単位：韓国は100万トン、日本は1,000万トン)

注：韓国は自家用貨物車の輸送量が含まれていない。

資料：韓国は建設交通部資料、日本は「陸運統計要覧」より作成

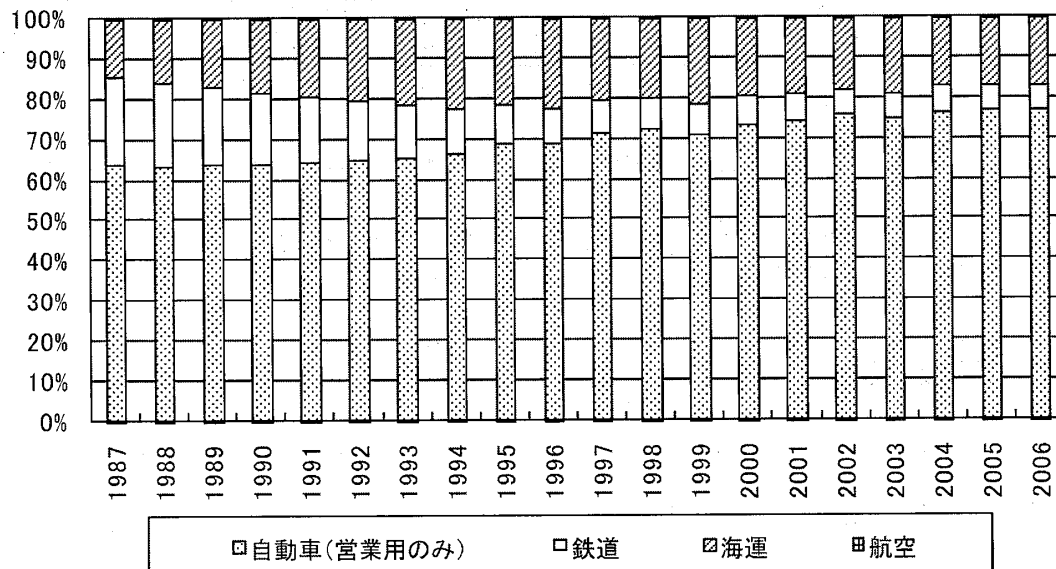
図－１ 韓国と日本の国内貨物輸送量の推移－トンベース

②輸送機関別国内貨物輸送量－トンベース

輸送機関別動向を、建設交通部資料を用いて、長期的にみると、図－2のようになる。自動車輸送（営業用貨物車のみを対象）の比率が高まり、1990年代後半からは7割以上を占めている。2006年は、529,278千トン（76.6%）となっている。続いて、分担率が高いのが内航海運輸送であり、2割弱の分担率を占めているものの、近年は減少傾向にある。1980年代の分担率は、10%台と低かったが、その後上昇し、1990年代半ばは22%となった。しかしながら、その後減少に転じ、2000年には20%を割り、2006年には117,805千トン（17.1%）となっている。さらに鉄道輸送は、1980年代の分担率は、20%台となっていたが、1990年代前半に大幅に減少した。1995年には10%を割り、2006年43,341千トン（6.3%）となった。航空輸送は、分担率は0.1%で推移しているが、最近の輸送量は減少傾向にある。

輸送機関別分担率は、自動車輸送の分担率が最も高く、これからもますますこの分担率が高くなっていくと予想される。一方、鉄道輸送は停滞しており、海運、航空輸送についても輸送量、分担率とも減少してきている。

一方、交通研究院による自家用貨物車も含めた数値では、2005年の国内貨物輸送量は16億1千万トンとなっている。自動車輸送の割合は、2001年が87.8%であったのが、2004年には90%を上回り、2005年には90.3%となっている。一方、海運輸送の割合は、2001年が9.2%であったのが、2004年には6.9%、2005年も7.1%と、減少傾向にある。鉄



注：自家用貨物車の輸送量は含まれていない。

資料：建設交通部資料により作成

図－2 韓国の輸送機関別国内貨物輸送量の推移－トンベース

道輸送についても、2%台で推移している。

2005年の数値で、韓国と日本を比較すると図-3のようになる。自動車輸送の割合は韓国で90.3%、日本は91.2%となっており、両国とも自動車輸送が大半となっている。両国とも内航海運輸送は10%を割り、鉄道輸送もそれぞれ2.6%、1.0%と低い割合にとどまっている。このように輸送機関別比率は、トンベースでは両国ともほぼ同じ傾向を示している。ただし、自動車輸送の自営比率は、大きな差異があり、韓国は自家用貨物車が輸送量全体の56.2%を占める一方、日本では営業用貨物車が52.5%を占めている。

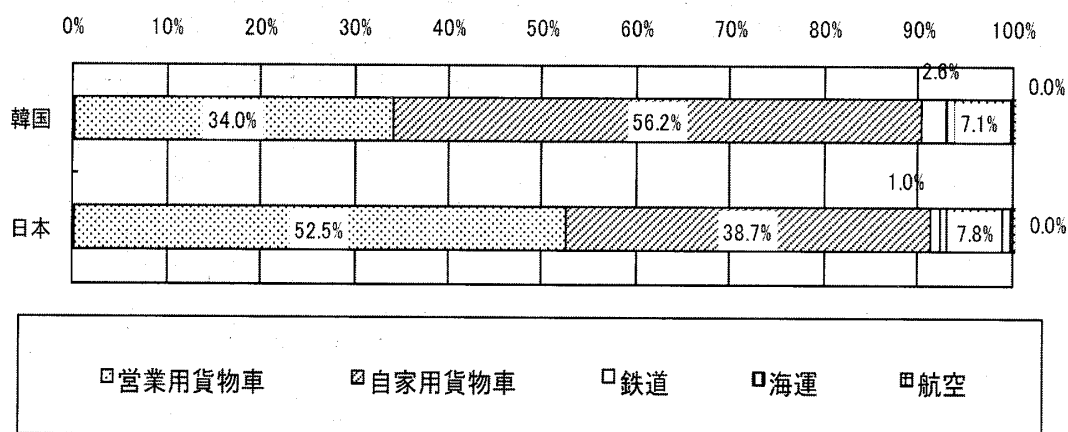
③国内貨物輸送量—トンキロベース

韓国のトンキロベースの貨物輸送量についての統計は、建設交通部から、自家用貨物車を含まない値として、1980年代後半以降公表されている。トンベースと比較して算出

表-1 輸送機関別貨物輸送量—トンベース（単位：千トン）

	自動車			鉄道	海運	航空	合計
	営業用	自家用	小計				
2001年	574,179	768,854	1,343,033	45,182	140,544	362	1,529,121
	42.8%	57.2%	87.8%	3.0%	9.2%	0.0%	100.0%
2002年	528,128	867,691	1,395,819	45,881	141,706	433	1,583,839
	37.8%	62.2%	88.1%	2.9%	8.9%	0.0%	100.0%
2003年	565,456	902,100	1,467,556	47,483	145,327	423	1,660,789
	38.5%	61.5%	88.4%	2.9%	8.8%	0.0%	100.0%
2004年	567,438	937,702	1,505,140	44,717	115,636	409	1,665,902
	37.7%	62.3%	90.3%	2.7%	6.9%	0.0%	100.0%
2005年	546,756	903,526	1,450,282	41,668	114,040	373	1,606,363
	37.7%	62.3%	90.3%	2.6%	7.1%	0.0%	100.0%

資料：イ・ジェミン，ソ・サンボム「2007年国家物流費の算定および推移の分析」交通研究院より作成



資料：韓国はイ・ジェミン，ソ・サンボム「2007年国家物流費の算定および推移の分析」交通研究院，日本は「陸運統計要覧」より作成

図-3 韓国と日本の輸送機関別貨物輸送量—トンベース，2005年

する平均輸送距離が小さすぎ、また1980年代後半、1990年代に、輸送量は着実に拡大し1997年には222億トンキロとなっているが、1998年には94億トンキロにまで減少したと公表している。この時期、アジア通貨危機の影響で、トンベースでも2割弱の減少しているものの、トンキロベースで半分以下になっているなど、数値が説明しきれない部分が多いといえる。

一方、交通研究院は、自家用貨物車も含めて、2001年以降、発表している。2001年が1,380億トンキロ、2002年が1,411億トンキロ、2003年が1,444億トンキロ、2004年、2005年が1,377億トンキロとなっており、2003年までは増加傾向にあったが、その後減少、停滞傾向にある。トンキロベースの貨物輸送量からみると、韓国は日本の4分の1弱となる。

ただし、交通研究院は、毎年数値を発表するたびに、過去の数値も見直し、大きく修正されるなど、トンキロベースの数値については、精度からみて課題がまだ大きいことが想定される。

④輸送機関別国内貨物輸送量－トンキロベース

2005年の輸送機関別の輸送量をトンキロベースでみると、道路が1,009億トンキロ（73.2%）、内航海運が266億トンキロ（19.3%）、鉄道が101億トンキロ（7.3%）、航空が151百万トンキロ（0.1%）となっている。

特に、自動車輸送の動向をみると、2001年の909億トンキロ（65.9%）から、2004年の1,011億トンキロ（73.4%）まで増加したが、2005年は横ばいとなっている。自動車輸送の中で、自家用は63.8%を占め、営業用の2倍弱を占めるにいたっている。営業用、自家用とも2004年までは増加傾向にあったが、2005年とも横ばいとなっており、自営比率も大きな変化はみられない。

表－2 輸送機関別貨物輸送量－トンキロベース（単位：百万トンキロ）

	自動車			鉄道	海運	航空	合計
	営業用	自家用	小計				
2001年	32,576	58,299	90,875	10,491	36,443	168	137,977
	35.8%	64.2%	65.9%	7.6%	26.4%	0.1%	100.0%
2002年	33,291	58,703	91,994	10,784	38,171	170	141,119
	36.2%	63.8%	65.2%	7.6%	27.0%	0.1%	100.0%
2003年	35,600	62,773	98,373	11,957	33,884	166	144,380
	36.2%	63.8%	68.1%	8.3%	23.5%	0.1%	100.0%
2004年	36,571	64,486	101,057	10,641	25,840	164	137,702
	36.2%	63.8%	73.4%	7.7%	18.8%	0.1%	100.0%
2005年	36,503	64,366	100,869	10,108	26,590	151	137,718
	36.2%	63.8%	73.2%	7.3%	19.3%	0.1%	100.0%

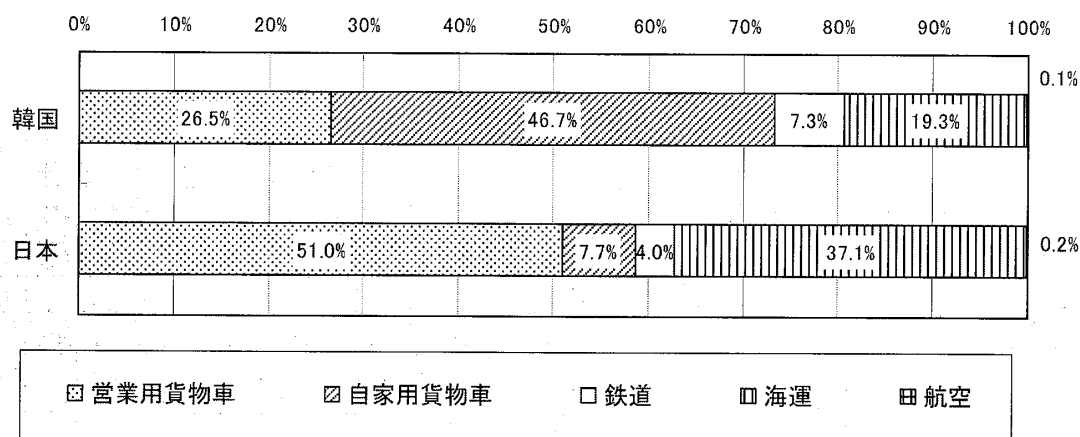
資料：イ・ジェミン、ソ・サンボム「2007年国家物流費の算定および推移の分析」交通研究院より作成

2005年の数値で、韓国と日本を比較すると図－4のようになる。自動車輸送の割合は韓国で73.2%、日本は58.7%となっており、韓国は日本に比べて自動車輸送比率が高くなっている。さらに、自営比率は、大きな差異があり、自家用貨物車が、韓国では貨物輸送量全体の46.7%となっている一方、日本ではわずか7.7%となっている。一方、営業用貨物車が、韓国では貨物輸送量全体の26.5%となっているのに対して、日本では51.0%を占めている。

内航海運輸送についても、韓国では19.3%となっている一方、日本では37.1%を占めている。鉄道輸送はそれぞれ7.3%、4.0%と低い割合にとどまっている。このようにトンキロベースでは、両国の輸送機関別比率は、大きな差異があり、韓国は自家用貨物車への依存度が高いのに対して、日本は営業用貨物車、海運への依存度が高い。また、日本においては、自家用貨物車から営業用貨物車への転換は、急激に進んだが、韓国においては経年的にも大きな変化がない状況にある。

⑤平均輸送距離

トンキロベースの貨物輸送量をトンベースの貨物輸送量で割って、算出した平均輸送距離をまとめると、図－5のようになる。全体で、韓国は85.7kmなのに対して、日本は104.8kmとなっており、0.81倍の距離となっている。営業用貨物車についてみると、韓国は66.8kmなのに対して、日本では101.7km、自家用貨物車では韓国が71.2kmなのに対して、日本が21.0kmとなっている。日本においては、長距離のものについては営業用貨物車を利用し、自家用貨物車は短距離利用に限定している状況がうかがえる。韓国



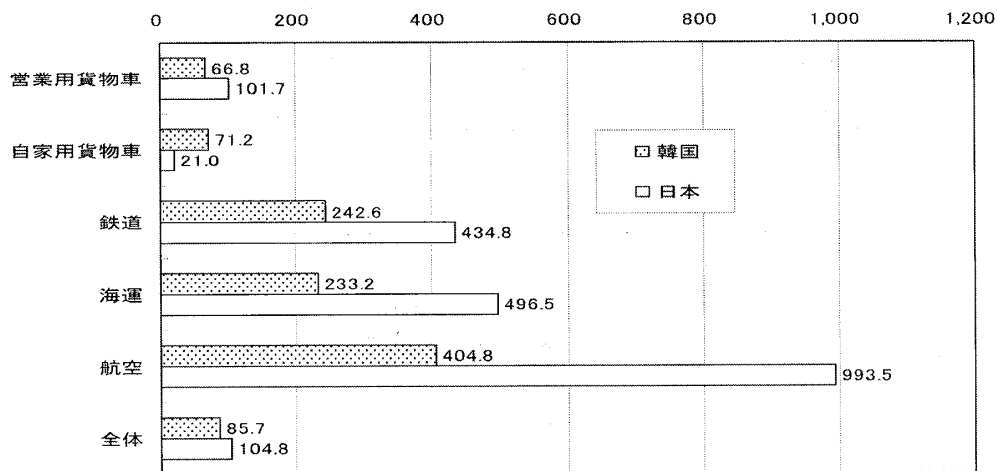
資料：韓国はイ・ジェミン、ソ・サンボム「2007年国家物流費の算定および推移の分析」交通研究院、日本は「陸運統計要覧」より作成

図－4 韓国と日本の輸送機関別貨物輸送量－トンキロベース、2005年

においては、営業用貨物車と自家用貨物車の平均輸送距離には大差はなく、日本のような輸送距離による使い分けがなされていない状況がうかがえる。鉄道、海運、航空については、いずれも韓国は日本の半分程度となっているが、国土の大きさによるところが大きいと推測される。また、日本でのモーダルシフトは500km以上とされるが、韓国の鉄道、海運の平均輸送距離は200km強となっており、比較的短い距離でも実施していることがわかる。

⑥品目別の輸送機関

品目別の輸送機関をみると、油類、セメント、穀物の順番で輸送量が多く、油類と鉱石は貨物車、海運の順に、セメントは、貨物車の次に鉄道と海運が同じ程度の分担率を占めている。穀物と肥料は、大半が貨物車によって輸送されており、石炭は、貨物車と鉄道で輸送されている。



資料：同上より作成

図－5 韓国と日本の平均輸送距離（単位：km）

表－3 品目別輸送手段別の貨物輸送（2006年，単位：千トン）

	穀物	石炭	セメント	油類	肥料	鉱石	木材	その他	合計
鉄道	1	7,368	15,823	2,202	181	1,758	-	16,008	43,341
貨物車	43,109	19,054	63,025	69,922	27,155	26,380	24,143	256,487	529,275
海運	89	52	15,309	41,264	661	10,847	29	45,309	113,560
合計	43,199	26,474	94,157	113,388	27,997	38,985	24,172	317,804	686,176

資料：統計庁資料より作成

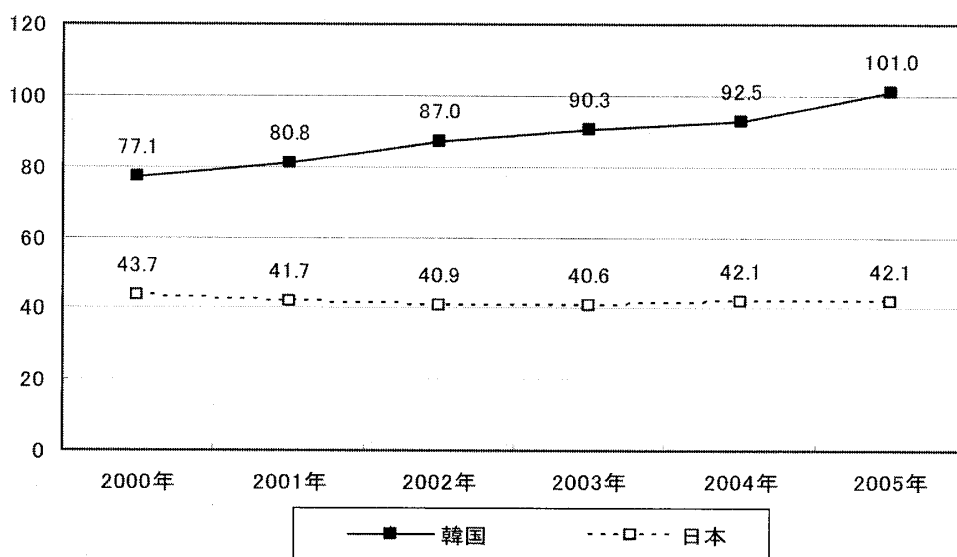
2. 韓国の物流コストの推移と日本との比較

①マクロ物流コストの現状

マクロ物流コストは、国民経済計算年報などの統計データをもとに推計するものである。韓国のマクロ物流コストは年々上昇しており、2000年が77.1兆ウォンであったものが、2005年には101.0兆ウォンにまで拡大している。対前年の平均伸び率は5.5%となっており、急激に増加している状況である。一方日本は、2000年が43.7兆円、その後、若干減少した後、増加し、2005年は42.1兆円となっているが、ほぼ横ばいで推移しているといえる。マクロ物流コストからみると韓国は日本の約4分の1となる。（1ウォンが0.10円、2008年9月1日現在）

GDPに対するマクロ物流コスト比率は、2000年の13.3%から2002年、2003年は12%台、2004年には11.9%と推移してきた。2005年には12.5%と少し上昇したものの、長期的には確実に低下傾向にある。しかしながら、2005年で日本は8.4%、アメリカも9.5%という数字があり、韓国の物流コストは、諸外国と比べて高いということが、大きな問題として、指摘されている。

物流機能別にマクロ物流コストをみると、輸送費の割合が2005年で76.2%と最も多い。2000年は64.7%であったが、その後2001年に68.1%、2002年に72.7%、2003年に



資料：韓国はイ・ジェミン、ソ・サンボム「2007年国家物流費の算定および推移の分析」交通研究院、日本は「陸運統計要覧」より作成

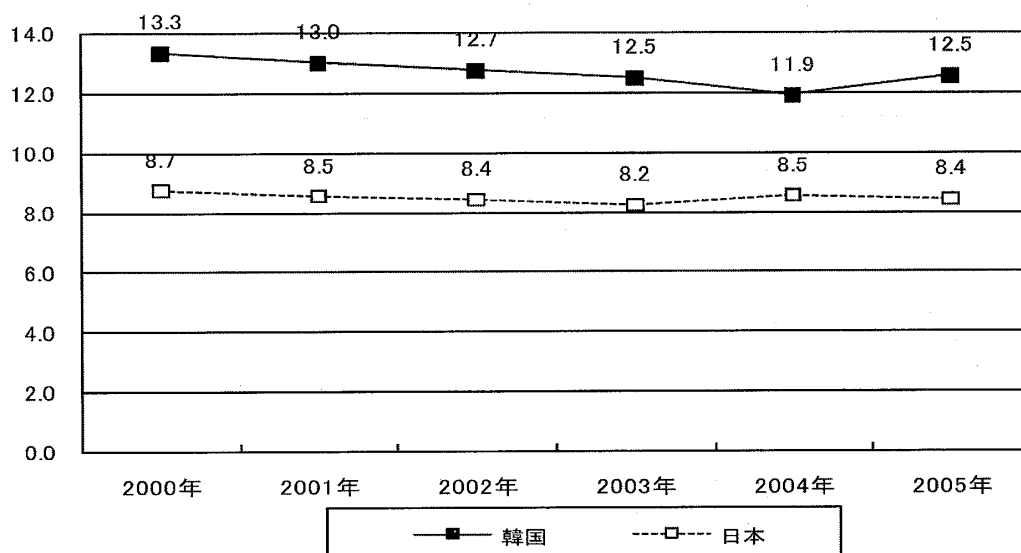
図－6 韓国と日本のマクロ物流コストの推移（単位：韓国は兆ウォン、日本は兆円）¹⁾

76.9%と急激に増加している。一方、在庫維持管理費は、2000年に25.7%であったものが、2005年には16.7%にまで減少している。包装費は2%台、荷役費は1%台で推移している。物流情報費、一般管理費は、両者とも2000年には約3%であったのが、2005年には1.6%台にまで減少している。なお、日本では、物流機能の分け方が違うため、両国の比較が難しいが、2005年でみると、輸送費が63.7%、保管費が32.1%、管理費が4.3%となっている。

②ミクロ物流コストの現状

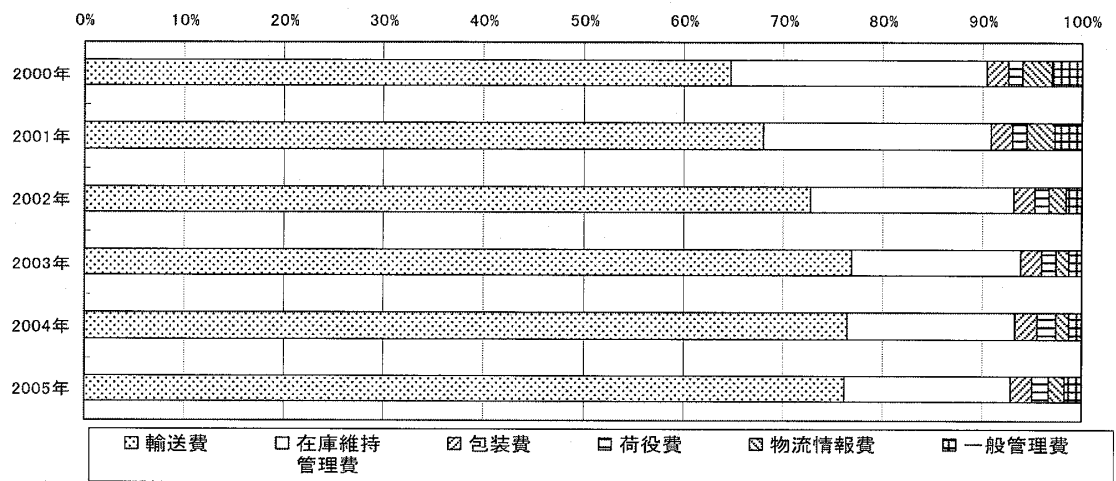
韓国の売上高物流コスト比率は、1990年代は12%台であったが、2000年代に入り大幅に減少してきている。2001年が11.1%，2003年が9.9%，2005年が9.7%と大幅に改善してきている。この間、韓国においても、物流コストに対する認識が高まり、削減に向けての各種改善策が講じられたためとされている。しかしながら、日本の4.8%と比べると2倍近くであり、依然として物流コスト比率が高いことも指摘されており、物流システムの効率化策が十分でないという指摘も多い。

物流機能別にみると、2005年において、輸送費が58.3%、保管費が27.7%、包装費が11.3%、物流情報管理費が2.7%となっており、輸送費が増加傾向にある。日本では、物流機能の分け方が違うが、2005年でみると、輸送費が58.2%、保管費が16.3%、その他が25.5%となっている。



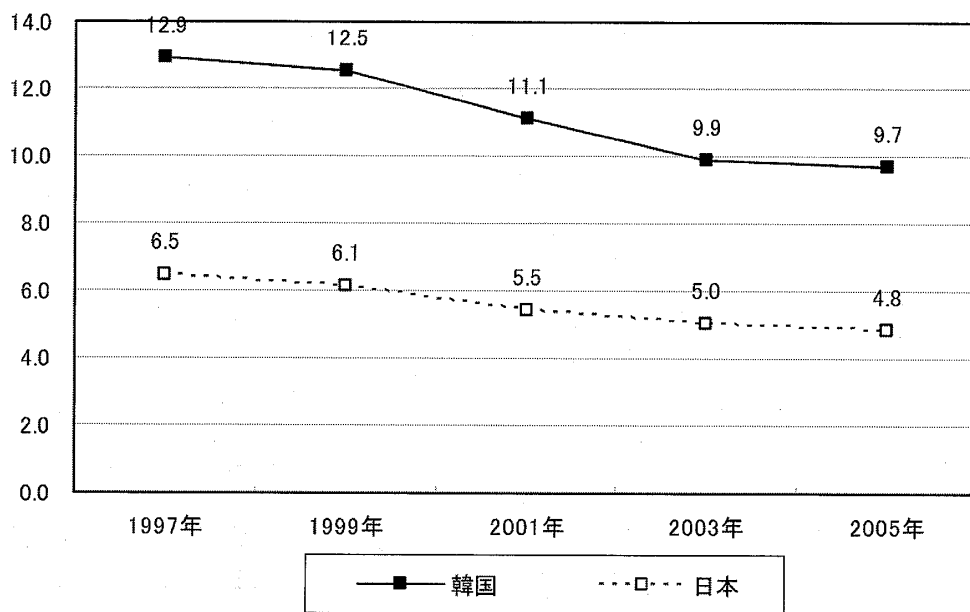
資料：同上より作成

図－7 韓国と日本のGDPに対するマクロ物流コスト比率の推移（単位：%）



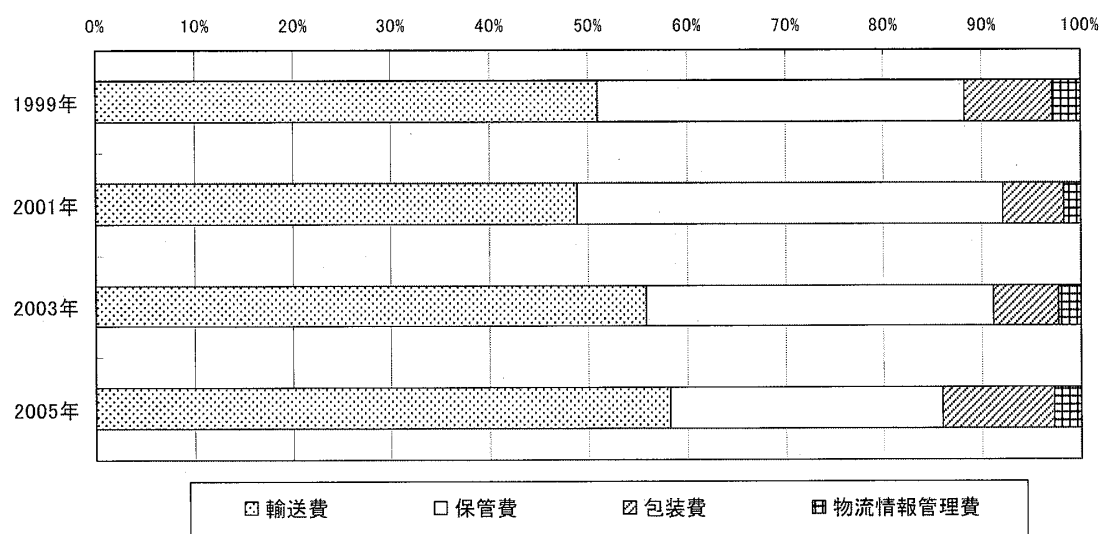
資料：同上より作成

図－8 マクロ物流コストの物流機能別割合の推移



資料：韓国は産業資源部資料より作成，日本は日本ロジスティクスシステム協会「2007年度物流コスト調査報告書」より作成

図－9 韓国と日本の売上高物流コスト比率の推移（単位：％）



資料：同上より作成

図－10 ミクロ物流コストの物流機能別割合の推移

3. 韓国の道路貨物運送業の業界構造と日本との比較

①市場規模の現状

韓国の国内道路貨物運送業の市場規模は、2001年の10兆9,980億ウォンから、毎年急激に拡大し、2005年には19兆2,630億ウォン、2006年には19兆9,530億ウォンとなっており、この間で81.4%増加している。

2006年で、事業別にみると、企業的経営を行い、比較的規模が大きい一般貨物運送は営業収入で75.1%を占める一方、個別貨物運送²⁾、ヨンダル貨物運送³⁾といった個人経営による事業は、それぞれ12.5%、12.4%を占めるにとどまっている。一般貨物は、2001年の7兆4,620億ウォンから、2006年には14兆9,880億ウォンとなっており、100.9%増加している。個別貨物運送、ヨンダル貨物運送もそれぞれ40.0%、40.9%増加しているものの、一般貨物運送よりは伸びは小さくなっている。また、事業別割合は、一般貨物運送が2001年の67.8%から2002年に72.6%と大きくなったが、その後は微増となっている。全体的には、事業別の大きな変動はみられない。宅配貨物はここでは一般貨物運送に含まれているが、2005年で1.3兆ウォン弱、国内道路貨物運送業市場の6.6%となっている。

日本の道路貨物運送業は、2006年に13兆6千億円となっている。市場規模からみると韓国は日本の約7分の1となる。ただし、2001年から2005年の伸び率は、22.8%であり、同期間の韓国の75.2%に比べると小さくなっている。

表－４ 道路貨物運送業の市場規模(単位：韓国は10億ウォン，日本は億円)

	韓国				日本
	一般貨物	個別貨物	ヨンダル貨物	合計	
2001年	7,462	1,781	1,755	10,998	110,754
	67.8%	16.2%	16.0%	100.0%	—
2002年	9,693	1,819	1,848	13,360	114,818
	72.6%	13.6%	13.8%	100.0%	—
2003年	11,501	1,940	1,786	15,226	122,075
	75.5%	12.7%	11.7%	100.0%	—
2004年	13,178	2,181	2,022	17,382	130,717
	75.8%	12.5%	11.6%	100.0%	—
2005年	14,652	2,327	2,284	19,263	136,046
	76.1%	12.1%	11.9%	100.0%	—
2006年	14,988	2,493	2,472	19,953	—
	75.1%	12.5%	12.4%	100.0%	—
2005/2001の伸び率	96.4%	30.7%	30.1%	75.2%	22.8%
2006/2001の伸び率	100.9%	40.0%	40.9%	81.4%	—

資料：韓国は韓国交通研究院，日本は全日本トラック協会資料により作成

②運送事業者数の現状

韓国の道路貨物運送事業者数は，2006年現在約15万社となっている。これは，日本の道路貨物運送事業者数の6万2千社に比べても，2.4倍と非常に多くなっている。この背景として，車両を1台しか保有していない個人経営の運送事業者が多いことが挙げられる。

表－6の統計庁資料による数値は，全道路貨物運送事業者を対象としている一方，建設交通部資料による数値は，1台しか保有していない事業者を除いた運送事業者を対象としている。個別貨物運送は基本的に1台しか保有しておらず，ヨンダル貨物運送も大半が1台しか保有していないのが現状である。そのため，両者の運送事業者数には大きな差異が生じている。なお，一般貨物運送の事業所数について，統計庁資料と建設交通部資料に差異があるが，これは両者に調査方法に差異があるためだが，建設交通部資料の方がより信頼度が高いといわれている。すなわち，複数台車両を保有する道路貨物運送事業者数は，2006年現在，約9,200社となる。

運送事業者数の現況を統計庁の調査でみると，2003年末の145,525社から2006年末の149,819社と，3.0%増加している。個別貨物運送の増加率が最も高く，2003年の60,407社から2006年の63,402社と，5.0%増加している。

一方，建設交通部の調査による，1台しか保有していない事業者を除いた運送事業者数では，2003年の8,908社から2006年には9,191社と3.2%増加している。一般貨物運送は2003年の8,440社から2006年の8,826社と，4.6%増加している。これに比べて，ヨンダル貨物運送の事業者数は468社から365社で，22.0%減と，大きく減少しており，対照的である。

表－５ 運送事業者数の推移

	一般貨物	個別貨物	ヨンダル貨物	合計
2003年	5,765	60,407	79,353	145,525
2004年	5,981	63,316	79,046	148,343
2005年	5,974	63,437	81,248	150,659
2006年	5,978	63,402	80,439	149,819
増減率	3.7%	5.0%	1.4%	3.0%

資料：統計庁資料より作成

	一般貨物	個別貨物	ヨンダル貨物	合計
2003年	8,440	－	468	8,908
2004年	7,507	－	439	7,946
2005年	8,316	－	592	8,908
2006年	8,826	－	365	9,191
増減率	4.6%	－	-22.0%	3.2%

資料：建設交通部資料より作成

③貨物車台数の現状

貨物車台数は、自家用、営業用、官公庁用あわせて2007年は3,223,449台となっている。その内訳は、自家用が2,822,482台で87.6%を占めており、営業用が373,647台で11.6%、官公庁用が27,320台で0.8%となっている。

2003年から2007年の増加率をみると、5.4%増加しており、自家用が5.1%、営業用が6.9%増加している。韓国では、貨物自動車運送業の車両数について、営業用貨物車に対する許可制の施行で、大多数の車両が供給制限を受けているが、営業用が自家用の増加率をわずかに上回っている。

日本の貨物自動車台数は、2005年で7,158,996台となっており、自家用が6,033,733台、営業用が1,125,263台である。営業用の比率は15.7%で、韓国の11.6%より高くなっている。また経年的に見た場合、日本の自家用貨物車は減少傾向にあるが、韓国の場合は自家用が増加傾向にあり、両国に大きな差異がある。

貨物自動車運送業の事業別の推移をみると、個別貨物運送の車両台数は、2003年の60,407台から2006年の70,270台と、16.3%の伸びで、最も高い増加率となっている。ヨンダル貨物運送も同様に、年々増加しており、2003年から2007年に10.2%増加している。一方、一般貨物運送は、一貫した増加傾向はみられない。実際の運送は、個人経営の持込車、個別貨物に依存していることが考えられる。

一般貨物運送の規模別保有台数別の事業者数をみると、2台以上10台以下の保有車両台数の事業者が3,321社で、40.3%で最も多く、続いて多いのが、1台保有事業者数が19.1%、11台以上20台以下の車両保有事業者数が13.3%を占めている。また、201台を超

表－6 貨物車台数の推移

年度 区分	自家用		営業用		官公庁用		合計	
2003年	2,685,350	87.8%	349,504	11.4%	24,092	0.8%	3,058,946	100.0%
2004年	2,724,956	87.7%	357,276	11.5%	24,638	0.8%	3,106,870	100.0%
2005年	2,765,031	87.8%	358,123	11.4%	24,480	0.8%	3,147,634	100.0%
2006年	2,791,510	87.8%	364,095	11.4%	24,855	0.8%	3,180,460	100.0%
2007年	2,822,482	87.6%	373,647	11.6%	27,320	0.8%	3,223,449	100.0%
増減率	5.1%		6.9%		13.4%		5.4%	

資料：建設交通部資料より作成

表－7 事業別貨物車台数の推移

	一般貨物	個別貨物	ヨンダル貨物	合計
2003年	179,071	60,407	79,927	319,405
2004年	208,580	63,316	79,671	351,567
2005年	198,711	67,812	85,333	351,856
2006年	205,714	70,270	88,111	364,095
増減率	14.9%	16.3%	10.2%	14.0%

資料：建設交通部資料より作成

える大型の運送事業者の事業者割合は0.5%，わずか39社にとどまっているが，保有台数は11,481台と全体の8.0%を占めており，平均保有台数は294.4台となっている。

保有台数からみると，20台以下の保有業者数は5,993社で全体の72.8%を占めているが，保有台数は30,397台で全体の21.1%となっており，大多数の運送業者が零細であることがうかがえる。

④貨物自動車の運行状況

貨物自動車の運行状況を運行実績でみると，平均積載率は2001年の65.0%から2005年の72.9%に上昇しており，積載効率は36.1%から44.1%と効率が上がっている。

空車通行率は，2001年の43.4%から2005年の36.1%と少なくなっている。また，営業用が50.6%，自家用が35.4%と，営業用の方が空車率は高くなっている。

実車時間率は，2001年の56.0%から2005年の62.1%，実車距離率は，56.0%から60.7%と伸びている。このように，2001年から2005年にかけて大幅に積載効率は上がってきている。

表－8 規模別事業者数と平均保有台数

保有規模	1台	～10台	～20台	～30台	～40台	～50台	～100台	～200台	201台～	合計
事業者数	1,576	3,321	1,096	604	409	321	639	226	39	8,231
	19.1%	40.3%	13.3%	7.3%	5.0%	3.9%	7.8%	2.7%	0.5%	100.0%
保有台数	1,573	14,548	14,276	14,395	12,666	13,003	39,391	22,872	11,481	144,205
	1.1%	10.1%	9.9%	10.0%	8.8%	9.0%	27.3%	15.9%	8.0%	100.0%
平均保有台数	—	4.4	13.0	23.8	31.0	40.5	61.6	101.2	294.4	17.5

資料：全国貨物自動車輸送事業連合会資料より作成

表－９ 貨物自動車の運行実績

	2001年運行実績(%)			2005年運行実績(%)		
	自家用	営業用	全体	自家用	営業用	全体
平均積載率	63.0	83.5	65.0	72.0	80.8	72.9
積載効率	34.9	47.4	36.1	43.2	51.4	44.1
実車通行率	57.3	49.4	56.6	64.6	57.5	64.0
空車通行率	42.7	50.6	43.4	35.4	42.5	36.1
実車時間率	55.9	56.7	56.0	62.0	62.8	62.1
空車時間率	44.1	43.3	44.0	38.0	37.2	37.9
実車距離率	55.9	57.3	56.0	60.5	61.6	60.7
空車距離率	44.1	42.7	44.0	39.5	38.4	39.4

資料：建設交通部「全国物流現況調査，2001年度，2005年度」より作成

調査方法が異なるため、日本と比較するのは難しいが、2004年の実車率は営業用普通車で70.5%、自家用普通車で47.0%となっている。日本では、自家用と営業用に大きな差異があるのに対して、韓国では大きな差異が無いのが特徴となっている。

4. まとめ

本論文では、韓国の物流構造の現状について、日本との比較を含めて検討したものであり、その結果、両国には様々な差異があり、それぞれの特質がより明らかになったといえる。貨物輸送量については、韓国では2002年まで増加傾向にあったが、それ以降は伸びておらず、転換がみられる。また、輸送機関については、自家用貨物車の比率が高く、日本のような自営転換が進んでいないことが大きな特徴となっている。さらに、貨物車全体の分担率が高くなっており、このことが、物流コストが高い一因ともされている。李明博（イ・ミョンバク）大統領が、選挙公約の柱として「朝鮮半島大運河」⁴⁾ 構想を掲げたが、これが一つの背景と考えられる。

物流コストについても、GDPに対するマクロ物流コスト比率、売上高物流コスト比率とも、日本よりも高い値となっており、物流コストが高いことが、大きな問題点であることが分かる。さらに、道路貨物運送業については、中小比率が高いことが大きな特徴となっている。日本においても、中小比率が高いことが指摘されるものの、一台しか保有しない個別貨物運送、ヨンダル貨物運送事業者といったものは無く、大きな違いとなっている。

韓国と日本の差異が発生している理由、あるいは韓国のこのような物流構造がどのように形成されたのかの検討については、本論文中で一部言及したものの、今後の大きな課題といえる。

最後に、本論文作成にあたっては、物流新聞社発行の「物流産業総覧2008」の国内輸送の章を参考したところが多い。国内輸送の章を担当したKTA（Korea Trucking

Association Research Fellow)：全国貨物自動車運送事業連合会 共済組合付属物流共済研究所のLim JongKil先生には、内容の照会を通じて、様々なご教示をいただいたことを感謝するしだいである。同時に、本論文作成にあたって、日本の現状、両国のデータの比較方法について多くのアドバイスをいただいた流通経済大学矢野裕児先生にも深く御礼を申し上げたい。

注

- 1) 韓国は2002年以降、新たな基準を用いて算定されることとなった。ここでの2000年、2001年の数値は、新たな基準で算定しなおしたものである。
- 2) 個別貨物運送の場合、車両の大きさは、1トン超え5トン未満である。登録証上の名義と実名義は一致している。1トン超え5トン未満の車両に対して、1人の名義あたり1台まで所有可能だが、現在、増車は認められていない。しかし、売買はされている。
- 3) ヨンダル貨物運送の場合、車両の大きさは、1トン以下である。登録証上の名義と実名義の不一致である。1トン以下の車両に対して、1人の名義あたり1台まで所有可能である。所定の条件を満たすと、これ以上も可能だが、現在、増車は認められていない。しかし、売買はされている。多くの場合、引越貨物業者である。
- 4) 「朝鮮半島大運河」構想は、釜山とソウルを結ぶ京釜運河などの17運河で、南北を含めた朝鮮半島全体に、3,100km建設しようとするものである。選挙の際には、建設による経済成果、環境問題への影響が論争となった。試算では、漢江と洛東江を連結する京釜運河の工期だけで4年と予想され、工事費は14兆ウォンに達するとしている。京釜運河の建設で、2020年までに首都圏と釜山港の間の物流量の15～20%の吸収が可能で、物流費用を現在の3分の1に抑えるとしている。

参考文献

- 物流新聞社「物流産業総覧2008」
建設交通部「全国物流現況調査」
イ・ジェミン、ソ・サンボム「2007年国家物流費の算定および推移の分析」交通研究院
国土交通省「陸運統計要覧」
全日本トラック協会「トラック輸送産業の現状と課題」
日本ロジスティクスシステム協会「2007年度物流コスト調査報告書」
洪京和、矢野裕児「韓国における物流面での環境問題対応の現状と課題」物流問題研究No.50, 59～78
頁, 2008年3月